EASA FORM 52 :

ATTESTATION DE CONFORMITE D'AERONEF

EVOLUTION DU FASCICULE

CE DOCUMENT EST REEDITE
IL ANNULE ET REMPLACE L'EDITION PRECEDENTE

Cette nouvelle édition prend en compte la mise en conformité avec le PART 21.

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date	Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	3	07/2006	0						
EV/1	3	07/2006	0						
PV/1	3	07/2006	0						
SO/1	3	07/2006	0						
1	3	07/2006	0						
2	3	07/2006	0						
3	3	07/2006	0						
4	3	07/2006	0						
5	3	07/2006	0						
6	3	07/2006	0						
7	3	07/2006	0						
8	3	07/2006	0						
9	3	07/2006	0						
10	3	07/2006	0						
A1/1	3	07/2006	0						

SOMMAIRE

1.	Objet		Page 1
2.	Domaine d'application		Page 1
3.	Références		Page 1
4.	Définitions		Page 1
5.	Principes		Page 1
6.	Renseignement du formulaire 52 de l'EASA (EASA Form 52)		Page 2
	6.1	Objet et domaine d'application	Page 2
	6.2	Généralités	Page 3
	6.3	Rédaction de l'Attestation de Conformité par l'Organisme de production	Page 3
7.	Engagement du constructeur d'aéronef		Page 7
	7.1	Agrément de production	Page 7
	7.2	Autorisation de production	Page 10
8.	Remise des documents de navigabilité		Page 10

Annexe 1 : Attestation de Conformité d'aéronef (EASA Form 52) Page A1/1

1. OBJET

Le présent fascicule a pour objet de préciser les conditions selon lesquelles le formulaire 52 de l'EASA (EASA Form 52), Attestation de Conformité d'aéronef, doit être produit. En effet, pour obtenir le privilège de recevoir sans démonstration complémentaire les documents de navigabilité d'un aéronef produit dans le cadre de son agrément ou de son autorisation de production, le constructeur est tenu d'émettre l'EASA Form 52. Cette fourniture est soumise à différentes exigences qui sont détaillées dans le présent fascicule.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Ce fascicule s'applique uniquement au cas des aéronefs neufs produits dans le cadre d'un agrément ou autorisation de production délivré à un constructeur français selon le règlement CE N° 1702/2003 du 24 septembre 2003 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs.

3. REFERENCES

Règlement CE N° 1702/2003 du 24/09/2003 et notamment les sous parties F, G, H et I du Part 21.

Fascicule P-32-55 : Guide pour la rédaction et/ou l'évaluation d'un manuel d'Organisme de Production (MOP) selon Part 21-sous partie G.

Fascicule P-33-55 : Guide pour la rédaction et l'évaluation d'un manuel d'organisme de production selon le Part 21 Subpart F.

Fascicule P-22-11 : Délivrance des documents de navigabilité individuels des aéronefs neufs fabriqués en France.

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC par lettre n° 2006-2615/DCS/NO/AGR du 11 juillet 2006.

4. DEFINITIONS

Ce fascicule n'introduit pas de sigle ou acronyme spécifique.

5. PRINCIPES

Depuis le 28/09/03, pour obtenir le privilège d'émettre pour un aéronef un formulaire 52 de l'EASA, le constructeur doit avoir reçu un agrément ou une autorisation de production suivant le règlement CE N° 1702/2003.

Le privilège attribué au constructeur est l'aboutissement d'un ensemble de conditions qui permet de déterminer que le constructeur a démontré et garde la maîtrise de son processus de production et de détermination finale de l'état de navigabilité.

Le fonctionnement de l'industriel est explicité dans son manuel d'organisme de production. Ce document doit se conformer aux fascicules P-32-55 ou P-33-55 pour les agréments ou autorisations de production obtenus dans le cadre du règlement CE N° 1702/2003. Le constructeur doit notamment décrire comment il procède afin de renseigner le formulaire 52 de l'EASA.

Pour tout aéronef neuf exporté vers un Etat membre de l'Union Européenne, le document exigé est l'Attestation de Conformité EASA Form 52. De plus, un CDN export peut être émis par la DGAC sur demande de l'Autorité importatrice ou du constructeur.

Pour tout aéronef neuf exporté vers un Etat tiers, non membre de l'Union Européenne, le constructeur peut obtenir auprès de la DGAC, sur présentation de l'EASA Form 52, un CDN export.

Le but du Formulaire 52 de l'EASA est de permettre d'obtenir les documents de navigabilité sans démonstration complémentaire (21A.163 (b) dans le cas d'organisme agréé selon Part 21-G).
Il doit être fourni à l'Autorité compétente pour validation dans le cas d'autorisation de production selon le Part 21-F.
Tous les documents référencés sur ce formulaire qui doivent être approuvés pour permettre la remise d'un document de navigabilité doivent l'être avant que le formulaire 52 de l'EASA ne soit signé par le constructeur. De plus, pour toutes les informations indiquées dans ce formulaire (cases 10, 11, 12, 13) qui ont fait l'objet d'une approbation par une autorité étrangère, les justificatifs de cette approbation doivent être fournis avec le formulaire 52 de l'EASA.

6. RENSEIGNEMENT DU FORMULAIRE 52 DE L'EASA

Un exemple d'Attestation de Conformité (formulaire 52) est fourni en annexe. Le modèle est disponible sur la partie publique du site internet du GSAC : www.gsac.fr, rubrique « formulaires ».

6.1 Objet et domaine d'application

L'Attestation de Conformité émise dans le cadre du Part 21 sub-part F ou G, a pour but d'autoriser le titulaire d'un agrément d'organisme de production à demander un certificat de navigabilité pour un aéronef déterminé à l'autorité compétente de l'état membre d'immatriculation.

Cas du Part 21 subpart F :

L'Attestation de Conformité de l'aéronef émise par un fabricant dans le cadre du Part 21 sub-part F doit comprendre :
- une attestation déclarant que l'aéronef est conforme aux données de définition approuvées et qu'il peut fonctionner en toute sécurité,
- une attestation déclarant que l'aéronef a fait l'objet d'essais au sol et en vol conformément au 21A.127(a).

Tout constructeur d'aéronef doit présenter une Attestation de Conformité en vue de la validation par l'autorité compétente :
- soit lors du transfert initial, par ses soins, de la propriété de l'aéronef,
- soit lors de la demande du premier certificat de navigabilité de l'aéronef.

6.2 Généralités

L'Attestation de Conformité doit être conforme au modèle ci-joint, notamment en ce qui concerne le numéro des cases et leur emplacement.

La dimension des cases peut cependant être modifiée pour s'adapter à chaque cas particulier, mais sans dépasser des limites qui rendraient l'attestation méconnaissable. En cas de doute, s'adresser au GSAC.

L'Attestation de Conformité peut être, soit pré-imprimée, soit générée par ordinateur, mais dans les deux cas, l'impression des lignes et des caractères doit être claire et lisible. L'anglais, et le cas échéant, le français sont acceptés.

Une copie de l'Attestation de Conformité et de toutes les pièces jointes doit être conservée par l'organisme de production.

6.3 Rédaction de l'attestation de conformité par l'organisme de production

Chaque case doit être renseignée pour que l'Attestation de Conformité soit valable.

Une Attestation de Conformité ne peut être remise à l'Autorité d'immatriculation de l'état membre sans que la définition de l'aéronef et des produits installés à bord n'ait été approuvée.

Les informations exigées dans les cases 9, 10, 11, 12, 13 et 14 peuvent être données en faisant référence aux documents identifiés conservés dans un dossier par l'organisme de production, sauf avis contraire de l'Autorité.

Cette Attestation de Conformité n'est pas supposée inclure des équipements dont l'installation est exigée par le règlement opérationnel applicable. Cependant, certains de ces éléments peuvent être inclus dans la case 10 ou dans la définition de type approuvé. Il est donc rappelé aux exploitants qu'ils sont responsables d'assurer la conformité au règlement opérationnel pour leur propre exploitation.

Case 1 Indiquer le Nom de l'Etat de fabrication.
Précision : Il s'agit de l'Etat membre ayant délivré l'agrément ou autorisation de production. Voir case 4 pour le site de production.

Case 2 Indiquer l'Autorité compétente sous laquelle l'Attestation de Conformité est émise.

Case 3 Un numéro de série unique devrait être pré-imprimé dans cette case pour permettre le contrôle et la traçabilité de l'Attestation, sauf dans le cas d'un document généré par ordinateur, lorsque celui-ci est programmé pour générer ce numéro.

Précisions : ce numéro est attribué par l'organisme agréé, il doit respecter un ordre chronologique. Cette numérotation peut repartir de 1 chaque année mais, dans ce cas, l'année sera indiquée clairement avec le numéro. Ce numéro est lié à l'exercice d'un privilège accordé à l'organisme et non pas à un type d'aéronefs ou à un numéro de série d'aéronef. Dans le cas où l'organisme agréé a plusieurs sites habilités pour établir des formulaires 52 de l'EASA, alors chaque site pourra gérer ses propres numéros à condition que dans la structure du numéro apparaisse un radical lié au site. Il est clairement demandé que ce numéro soit pré-imprimé à moins qu'il ne soit généré de façon automatique par ordinateur (il peut être utile de faire des vérifications pour conforter la confiance accordée à un tel système).

Case 4 Indiquer les Nom et adresse complète de l'organisme délivrant l'attestation. Cette case peut être pré-imprimée. Les logos sont autorisés si la case peut les contenir entièrement.

Précision : dans le cas où l'organisme est agréé pour établir la détermination finale de l'état de navigabilité dans différents sites, il faudra faire figurer l'adresse de l'organisme agréé (siège) et celle du site qui a établi le formulaire 52 de l' EASA.

Case 5 Noter le Type d'aéronef en entier tel que défini dans le Certificat de Type et sa fiche de navigabilité correspondante.

Case 6 Noter les numéros de référence du Certificat de Type et son édition *(date et / ou indice)* pour l'aéronef en question.

Précision : il s'agit bien de la référence du certificat de type de l'aéronef et non pas de celle de la fiche de navigabilité.

Case 7 Indiquer le numéro d'immatriculation. Si l'aéronef n'est pas immatriculé, noter le numéro accepté par l'Autorité compétente de l'Etat membre et, le cas échéant, par l'Autorité compétente d'un pays tiers .

Précisions : dans le cas où l'organisme agréé demande un CdN français, il doit porter dans cette case l'immatriculation qui lui a été indiquée par le Bureau des immatriculations de la DGAC. Sinon, il indiquera dans cette case le pays vers lequel est exporté l'aéronef et l'immatriculation qui lui aura été communiquée par les services officiels du pays importateur s'il la connaît.

Case 8 Noter le numéro d'identification attribué par le constructeur dans le cadre du contrôle, de la traçabilité et de l'assistance technique concernant le produit. Il est parfois appelé N° de série constructeur ou N° constructeur.

Case 9 Noter le ou les Type(s) de moteur et d'hélice en entier tel que définis dans le Certificat de Type correspondant et sa fiche de navigabilité associée. Le N° d'identification attribué par le constructeur et la position moteur / hélice sur l'aéronef doivent également être indiqués.

Précisions : doivent figurer dans cette case, les noms des constructeurs des hélices et moteurs montés sur l'aéronef avec les types et numéros de série de ces produits. Les types indiqués seront conformes à ceux figurant dans la fiche de navigabilité de l'aéronef (évidemment sans panachage si cela n'est pas certifié). On doit aussi être capable de retrouver la localisation sur l'aéronef de chacun de ces moteurs et hélices (Numéro de série, gauche, droite).

Case 10 Modifications approuvées de la définition de l'aéronef.

Précisions : dans cette case, on référencera le document (et si nécessaire le chapitre) qui donne la liste des modifications appliquées sur l'aéronef et qui définissent l'aéronef en complément de la définition de type. Si certaines évolutions ou procédures ont été appliquées sous la couverture d'un Bulletin Service, alors on référencera le document (et si nécessaire le chapitre) donnant la liste des Bulletins Service appliqués sur l'aéronef. Ces modifications devront bien évidemment être approuvées soit par l'Autorité, soit par le constructeur s'il est détenteur d'un agrément de conception.

Case 11 Noter la liste de toutes les Consignes de Navigabilité applicables (ou équivalent) et une déclaration de conformité, ainsi qu'une description de la méthode de mise en conformité de l'aéronef concerné, y compris les produits, pièces, instruments et équipements installés. Faire figurer toute échéance future concernant l'exigence de conformité.

Précisions : dans cette case, on référencera le document (et si nécessaire le chapitre) qui donne la liste des Consignes de Navigabilité (françaises et le cas échéant étrangères) applicables sur l'aéronef, leur état d'application, la méthode utilisée pour la mise en conformité de l'aéronef, y compris les produits, pièces, instruments, équipements et matériels installés. Cette liste de consignes de navigabilité doit évidemment faire apparaître non seulement les consignes émises pour le type de l'aéronef mais aussi pour l'ensemble des équipements, moteurs et hélices certifiés sur ce type d'aéronef. Toute limitation liée à la Consigne de Navigabilité doit être clairement identifiée
Si l'aéronef ne répondait pas à une Consigne de Navigabilité, cela serait indiqué en case 13.

Case 12 Mentionner tout écart non intentionnel approuvé par rapport à la définition de type approuvée ; il peut s'agir de dérogations, de divergences ou de non-conformités.

Précisions : dans cette case, on trouvera la référence du document (et si nécessaire le chapitre) donnant la liste des dérogations nécessitant d'être portées à la connaissance du client et de ses autorités (les appellations peuvent dépendre selon le constructeur, enregistrable, à suffixe X ou Y). Il ne s'agit pas de donner l'ensemble des dérogations et non conformités qui ont été identifiées en cours de production de l'aéronef. L'ensemble de ces dérogations et non conformités auront bien entendu été toutes approuvées par l'Autorité ou dans le cadre d'un agrément de conception adéquat.

Case 13 Noter les exemptions, écarts ou déviations acceptés.

Précisions : il s'agit de référencer le document listant les déviations volontaires aux règlements de certification de type ou opérationnel dans le cadre de la production de cet aéronef (et non plus des non conformités du produit comme listées en case 12). Ces déviations auront dû être acceptées au préalable par la DGAC, et en cas d'exportation par l'autorité du pays importateur.

Case 14 Remarques. Indiquer toute déclaration, information, donnée particulière ou limitation qui peut affecter la navigabilité de l'aéronef. S'il n'existe aucune information ou donnée de ce type, indiquer : "NONE *(NEANT)*".

Précision : voir notamment case 16.

Case 15 Indiquer "Certificate of Airworthiness *(Certificat de Navigabilité)* » ou « Restricted Certificate of Airworthiness *(Certificat de Navigabilité restreint)* » ou la nature du certificat de navigabilité demandé.

Précision : Indiquer "export" si un CDN Export est demandé à la DGAC.

Case 16 Indiquer les exigences complémentaires telles que celles notifiées par un pays importateur.

<u>Précisions</u> : cette case est utilisée pour indiquer les exigences complémentaires demandées par l'autorité du pays importateur, par exemple l'Attestation de Conformité demandée par la FAA dans la data sheet des aéronefs certifiés aux USA. Normalement, ces exigences sont transmises par l'autorité importatrice à la DGAC et au service certification du détenteur du certificat de type qui retransmet ces informations à l'organisme de production. L'organisme de production vérifie en final que les exigences de l'autorité du pays importateur ont bien été prises en compte et l'atteste sur le formulaire 52 de l' EASA.

Dans le cas où le fait de prendre en compte les exigences de l'autorité étrangère rend l'aéronef non conforme à sa fiche de navigabilité, les écarts non approuvés par l'EASA figurent alors dans la case 14.

Dans le cas où certaines des exigences complémentaires de l'autorité étrangère ne seraient pas respectées (par exemple CN étrangères non appliquées), alors cela doit être indiqué en case 13.

Le libellé exact des exigences complémentaires de l'autorité importatrice doit être défini avec soin. En général il fait référence à la fiche de navigabilité (ou équivalent) émise par cette autorité et aux consignes de navigabilité émises par cette même autorité. Il est évident qu'une bonne coordination doit être organisée entre cette autorité étrangère, le détenteur du certificat de type et le détenteur de l'agrément de production pour expliquer clairement quels sont les documents qui ont servi de référence. Le GSAC auprès du détenteur de l'agrément de production doit être mis en copie de la définition certifiée dans le pays importateur.

Si l'autorité étrangère accepte la définition approuvée sans évolution, alors on indiquera dans cette case "définition acceptée sans conditions complémentaires".

Case 17 Il est obligatoire de remplir intégralement toutes les cases du formulaire pour que l'Attestation de Conformité soit valide. Une copie du compte-rendu d'essais en vol et la mention de tout défaut signalé et du détail des rectifications doivent être conservés par le titulaire de l'agrément de production. Le compte-rendu doit être signé comme étant satisfaisant par le personnel de certification approprié et par un membre d'équipage de conduite (pilote d'essais ou ingénieur d'essais en vol). Les essais en vol réalisés sont ceux définis sous contrôle du système qualité, établi par le paragraphe 21A.139, notamment le 21A.139(b) (1) (vi), pour assurer que l'aéronef est conforme aux données de définition applicables et qu'il peut être exploité en toute sécurité.
La liste des éléments fournis (ou disponibles) pour satisfaire les aspects de fonctionnement en sécurité relatifs à l'attestation devrait être conservée par l'organisme de production.

Case 18 L'Attestation de Conformité peut être signée par la personne habilitée par l'organisme de production conformément au 21A.130(a) ou 21A.145(d). Ne pas utiliser de signature avec un tampon en caoutchouc.

Case 19 Le nom de la personne signant le certificat devrait être dactylographié ou imprimé de façon lisible.

Case 20 Mentionner la date de la signature de l'Attestation de Conformité.

Case 21 Mentionner la référence de l'agrément délivrée par l'Autorité compétente au détenteur de l'Agrément d'Organisme de Production (FR.21G.XXXX).

ou

Dans le cadre d'une autorisation de production selon le Part 21 sub-part F, cette case doit inclure la validation par l'Autorité compétente. Dans ce but, la déclaration de validation devrait être incluse dans la case 21 et non pas référencée par renvoi à un document séparé. La déclaration peut être pré imprimée, portée par ordinateur ou par un tampon.
Déclaration à porter :
« After due inspection, the DGAC is satisfied that this document constitutes an accurate and valid Statement of Conformity in accordance with Part 21 Section A sub-part F (*Après vérification, la DGAC accepte ce document comme étant une Attestation de Conformité valide conformément au Part 21 section A sous partie F. Autorisation N° :FR.21F.00XX)* ».

Porter ensuite le nom du responsable de surveillance, la date de validation, la mention « GSAC on behalf of DGAC », le visa et le tampon du responsable GSAC.

7. ENGAGEMENT DU CONSTRUCTEUR D'AERONEF

7.1 Agrément de production

Le détenteur d'un agrément de production suivant le Part 21 sous-partie G a un certain nombre de responsabilités qui sont détaillées dans les GM du 21A.165.

GM No 3 au 21A.165 (c) : RESPONSABILITES DU DETENTEUR
Condition pour fonctionner en sécurité

Avant remise de l'Attestation de Conformité à l'Autorité de l'Etat membre, le détenteur de l'Agrément d'Organisme de Production doit faire une évaluation de manière à confirmer les éléments énumérés ci-dessous. Les résultats documentés de cette évaluation doivent être conservés dans un dossier chez le détenteur de l'Agrément d'Organisme de Production. Il peut être exigé que certains de ces éléments soient fournis (ou rendus accessibles) à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef (et dans certains cas à l'Autorité de l'Etat membre d'immatriculation).

1. Matériels ou modifications qui ne satisfont pas les exigences de l'Etat de fabrication, mais qui ont été déclarés acceptables par l'Autorité compétente de l'Etat importateur.

   Précisions : ces écarts doivent être listés clairement en case 14 de l'EASA Form 52.

2. Identification des produits, pièces ou équipements qui :
   a) ne sont pas neufs
   b) sont fournis par l'acheteur ou le futur exploitant (y compris ceux identifiés dans les 21A.801 et 21A.805).

   Précisions : Ces éléments doivent être communiqués aux Autorités simultanément à la fourniture de l' EASA Form 52.

3. Documents techniques qui identifient l'emplacement et les numéros de série d'équipements significatifs, y compris ceux identifiés dans les 21A.801 *(identification des produits*) et 21A.805 (*identification des pièces critiques)*.

4. Livret aéronef et état d'application des modifications concernant l'aéronef comme exigé par l'Agence.

5. Livrets (ou fiches de suivi) des autres produits identifiés dans le 21A.801 et installés dans le cadre de la définition de type comme exigé par l'Agence.

6. Rapport de masse et centrage de l'aéronef terminé.

7. Liste des éléments manquants ou des défauts qui n'affectent pas la navigabilité ; il peut s'agir, par exemple d'aménagements ou de BFE (Buyer Furnished Equipment). (Les éléments peuvent être enregistrés dans un livret technique ou autre support approprié en vue d'informer de manière formelle l'utilisateur et l'Agence).

8. Documents d'après-vente accompagnant le produit exigés par d'autres règlements ainsi que CS et GM associés, comme le Manuel d'Entretien, le catalogue des pièces ou la liste minimale d'équipements de référence (MMEL) qui doivent refléter l'état de définition de l'aéronef concerné. Un bilan électrique et un schéma de câblage doivent aussi être fournis.

9. Enregistrements qui démontrent l'exécution des tâches d'entretien appropriées aux heures de vols de réception effectuées par l'aéronef. Ces enregistrements doivent montrer l'état d'entretien de l'aéronef concerné en regard des tâches d'entretien recommandées par le constructeur et par le document/rapport MRB.

   <u>Précisions</u> : il s'agit aussi bien des tâches d'entretien de l'aéronef que de l'ensemble des moteurs, hélices et équipements montés à bord de l'aéronef (canots de sauvetage, extincteurs,.....).

10. Détails de l'état d'aptitude au service de l'aéronef par rapport :
    a) aux pleins de carburant et d'huile,
    b) à la mise à disposition des matériels de secours exigés pour l'exploitation, par exemple les radeaux de sauvetage, etc...

11. Détails de l'aménagement intérieur s'il diffère de celui approuvé lors de la définition de type.

12. Un Manuel de Vol approuvé, conforme à l'état de définition et à l'état des modifications de l'aéronef concerné, doit être disponible.

    <u>Précisions</u> : le manuel de vol doit aussi être approuvé par l'autorité dans la configuration adéquate. L'approbation du manuel de vol est acquise dans un cadre de certification, mais le contrôle, du fait qu'il est approuvé en relation à un aéronef donné, est exercé dans le cadre de la production (exactement comme pour les évolutions de définition).

13. Démontrer que les contrôles pour déceler des corps étrangers à tous les stades appropriés de fabrication ont été effectués de manière satisfaisante.

14. Les marques d'immatriculation sont indiquées sur la partie extérieure de l'aéronef comme exigé par la réglementation nationale. Si la réglementation nationale l'exige, fixer une plaque à l'épreuve du feu donnant l'identité du/des propriétaire(s).

<u>Précisions</u> : selon la réglementation française, pour les aéronefs immatriculés en France, les marques d'immatriculation doivent répondre au fascicule RP-21-10 (Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs. Plaque d'identité et Certificat d'Immatriculation). La plaque d'immatriculation doit être placée conformément au fascicule RP-21-10.

La plaque d'identification de l'aéronef fait partie de la définition approuvée et doit être en accord avec le 21A.801 et 21A.803.

<u>Nota</u> : Le fascicule R-21-15 (Identification des aéronefs et de leurs éléments constitutifs (hors EASA)) définit l'identification des aéronefs pour les catégories correspondant à l'Annexe 2 du règlement EC N° 1592/2002.

15. Lorsque applicable, il doit exister un Certificat acoustique et un certificat pour la station radio de bord. *(Nota : en France, maintenant LSA).*

    <u>Précisions</u> : selon la réglementation française, pour les aéronefs immatriculés en France :

    - *Le certificat acoustique (anciennement de limitation de nuisance) est obligatoire pour les aéronefs conformément aux textes figurant dans le fascicule RP-15-10 (Bruits des aéronefs).*
    - *La LSA est exigée pour les aéronefs conformément aux textes figurant dans le fascicule RP-22-90 (Licence de Station d'Aéronef et Certificat de Conformité Radio pour exportation).*

16. Lorsqu'un Certificat de Navigabilité pour Export est demandé, il doit être stipulé par écrit que les exigences du pays importateur sont satisfaites.

    <u>Précisions</u> : dans le cas où le pays importateur a exprimé son besoin d'une attestation de conformité par rapport à la définition certifiée dans son pays, alors cette attestation doit être fournie. Elle figure en case 16 du formulaire 52 de l' EASA.

17. Le compas magnétique ou les systèmes indicateurs de cap installés ont été réglés et compensés et une carte de compensation a été affichée dans l'aéronef.

18. Liste de criticité des logiciels.

    <u>Précisions</u> : cette information est normalement acquise en cours de certification du type de l'aéronef et fait partie des documents de la certification de type. Il n'y a pas lieu de rééditer une liste de tels logiciels si l'industriel a bien prévu de préciser la criticité des différents logiciels dans les modifications qui peuvent être montées sur l'aéronef.

19. Enregistrements des mesures et des réglages des débattements des gouvernes.

    <u>Précisions</u> : en règle générale, ce sont toutes les informations nécessaires pour la maintenance ultérieure de l'aéronef qui doivent être compilées et être fournies au client afin qu'il soit capable de démonter et remonter les différents éléments de son aéronef, même ceux qui présentent des caractéristiques propres à chaque aéronef ne figurant pas dans le manuel d'entretien.

20. Détails des installations qui seront retirées avant de commencer l'exploitation commerciale de l'aéronef (par exemple, kits de convoyage concernant : carburant, radio ou navigation).

21. Lorsque des travaux d'entretien ont été effectués dans le cadre du 21A.163(d), fournir un certificat d'approbation pour remise en service qui comprend une attestation que l'aéronef est en état de fonctionner en sécurité.

22. Liste de tous les Bulletins Service applicables et des Consignes de Navigabilité qui ont été appliqués.

Pour permettre à l'utilisateur l'exploitation des « Instructions pour le maintien de la navigabilité » requises auprès du détenteur du CDN de type par le 21A.61, le détenteur du CDN de type doit aussi fournir les heures de fonctionnement et/ou cycles de tous les équipements ou pièces à suivi de potentiel tels qu'indiqués dans le manuel de maintenance.

7.2 Autorisation de production

Les responsabilités d'un détenteur d'une autorisation de production suivant le Part 21 sous-partie F sont détaillées dans 21A.129 et ses AMC.

AMC No 3 du 21A.129(c) : RESPONSABILITES DU DETENTEUR
Condition pour fonctionner en sécurité

Avant remise de l'Attestation de Conformité à l'Autorité de l'Etat membre, le détenteur de l'Autorisation de Production doit faire une évaluation de manière à confirmer les éléments énumérés ci-dessous. Les résultats documentés de cette évaluation doivent être conservés dans un dossier chez le détenteur de l'Autorisation de Production. Il peut être exigé que certains de ces éléments soient fournis (ou rendus accessibles) à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef et à l'Autorité compétente, pour validation de l'Attestation de Conformité.

NOTA : La liste des éléments est identique à celle du 7.1.

8. REMISE DES DOCUMENTS DE NAVIGABILITE

La procédure d'obtention des documents de navigabilité, pour laquelle la fourniture de l'Attestation de Conformité (formulaire 52 de l' EASA) est une condition nécessaire mais non suffisante, est traitée dans le fascicule P-22-11.

AIRCRAFT STATEMENT OF CONFORMITY

ATTESTATION DE CONFORMITE D'AERONEF

1 FRANCE	2 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	3 STATEMENT REF. N° *REFERENCE DE L'ATTESTATION*
4 ORGANISATION *ORGANISME*		
5 AIRCRAFT TYPE *TYPE D'AERONEF*	6 TYPE CERTIFICATE REFS *REF. DU CERTIFICAT DE TYPE*	
7 AIRCRAFT REGISTRATION OR MARK *N° OU MARQUES D'IMMATRICULATION*	8 MANUFACTURERS IDENTIFICATION N° *N° D'IDENTIFICATION DU CONSTRUCTEUR (N° DE SERIE)*	
9 ENGINE PROPELLER DETAILS * *DETAILS MOTEUR/HELICE**		
10 MODIFICATIONS AND/OR SERVICE BULLETINS * *MODIFICATIONS ET/OU BULLETINS SERVICE**		
11 AIRWORTHINESS DIRECTIVES *CONSIGNES DE NAVIGABILITE*		
12 CONCESSIONS *DEROGATIONS*		
13 EXEMPTIONS , WAIVERS OR DEROGATIONS * *EXEMPTIONS, ECARTS OU DEVIATIONS **		
14 REMARKS *REMARQUES*		
15 CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS *CERTIFICAT DE NAVIGABILITE*		
16 ADDITIONAL REQUIREMENTS *EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES*		
17 STATEMENT OF CONFORMITY *(ATTESTATION DE CONFORMITÉ)* It is hereby certified that this aircraft conforms fully to the type certificated design and to items above in boxes 9, 10, 11, 12 and 13. *(Le présent document certifie que cet aéronef se conforme pleinement à la définition de type certifiée et aux éléments cités dans les cases 9, 10, 11, 12 et 13).* The aircraft is in a condition for safe operation. *(L'aéronef est en état de fonctionner en sécurité).* The aircraft has been satisfactorily tested in flight. (*L'aéronef a satisfait aux épreuves d'essais en vol).*		
18 SIGNED *SIGNATURE*	19 NAME *NOM*	20 DATE (DAY, MONTH, YEAR) *DATE (JOUR, MOIS, ANNEE)*
21 PRODUCTION ORGANISATION APPROVAL REFERENCE *REFERENCE DE L'AGREMENT D'ORGANISME DE PRODUCTION*		

EASA Form 52

* Delete as inapplicable *(* Rayer la mention inutile)*